

Zweirad Dez/Jan 94/95 S. 6ff

## Fahrbericht Skorpion Gespann-Prototyp und DR BIG

### Enduro-Gespann

### Velorex passt überall!

Klaus Welling aus Roßtal kann keine Solomotorräder sehen. Kaum ist ein neues Motorrad auf dem Markt, schon muß es damit rechnen, in den Wellingschen Hallen ein Boot angeschraubt zu bekommen. Ob es will, oder nicht.

Diesmal hat es die MuZ Skorpion und eine DR 800 BIG von Suzuki erwischt. Letztere ist zwar nicht mehr taufersch, schien den Seitenwagenprofis aber trotzdem als Opfer gut geeignet.

Und wir durften beide ausführlich fahren. Zunächst zur MuZ Skorpion, die einen Velorex Beiwagen verpaßt bekam.

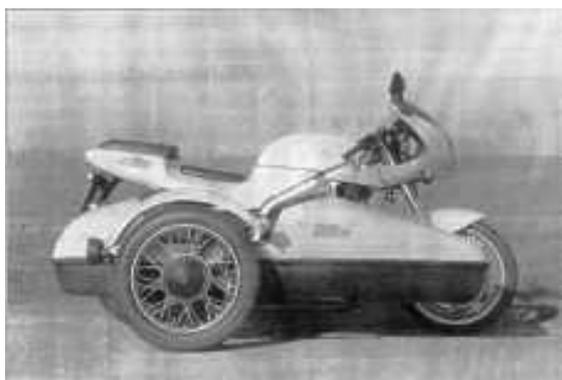
Der Beiwagen wurde dem sportlichen Image der MuZ angepasst und in der Gesamthöhe durch Kürzen der Ober- und der Unterschale tiefergelegt. Ein kürzeres Federbein kam dazu.



Dank einiger Kunstgriffe sitzt der Velorex ganz tief unten.



Zusätzlich wurde der Skorpion ein Lenkungsämpfer verpaßt.



Macht kein schlechtes Bild. Der tschechische Velorex an der Skorpion sieht in der tiefen Version richtig schick aus.

Die Verbindung zwischen Skorpion und Velorex besteht an vier Punkten. Die Verkleidung bleibt erhalten, sie muß nicht mal aufgeschnitten werden, da die vordere obere Strebe mit einer Klemmfaust an dem Stahlrahmen befestigt wurde. An der rechten Seite ist ein Hilfsrahmen ange-

bracht, der die übrigen Befestigungspunkte trägt. Die MuZ Skorpion kam als Prototyp auf Originalrädern und mit der Originalbereifung daher. Die Reifen werden jedoch, da sie für den Gespannbetrieb nicht zugelassen sind in der Verkaufsversion gegen Speichenräder ausgetauscht. Die Originalbereifung bleibt erhalten. Das Motorrad kann auch nach dem Umbau wechselweise mit und ohne Beiwagen gefahren werden. Dazu muß nur die elektrische Verbindung zum Beiwagen und die Bremse abgeklemmt werden. Allerdings ist nach dem Umbau der Solobetrieb nur mit den 17-Zoll-Speichenrädern möglich, wer auf 15-Zoll-Speiche umgerüstet hat, muß wieder die Originalräder einbauen.

Mit dem aus der XTZ 660 bekannten Motor verfügt das leichte Gespann über genügend Leistung. Probleme birgt das geringe Gewicht jedoch bei zu schnell angefahrenen Rechtskurven. Der Beiwagen ist sehr leicht, ein gefüllter 20-Liter Kanister im Kofferraum des Bootes verhilft dem Gefährten ohne Beiwagenpassagier immerhin zu einer Straßenlage der Kategorie „ausreichend“.

Die Rahmengeometrie bleibt bei einem Motorrad, das ja auch mal ohne Stützrad gefahren werden soll, naturgemäß unverändert. Wird der Nachlauf jedoch nicht reduziert, muß der Fahrer schon ordentlich am Lenker ziehen, um dem Dreirad seinen Richtungswillen aufzuzwingen.

Durch die Tieferlegung ist der Beinraum im Boot ebenfalls reduziert und die beste Sozia von allen muß sich zusammenfallen wie ein Schweizer Offiziermesser.

Fazit: Affengeile Optik mit der Option, durch Nachrüstung mit einer Vorderradschwinge und Verwendung von Autoreifen das Fahrverhalten in den Bereich Kurvenjäger zu bringen. Gespanne sind Kleinserien, Handarbeit teuer. Gute Gespanne

sind gute Handarbeit und die gibt es eben nicht für zwofuffzich.

Die MuZ wird abgegeben und mit der DR BIG zur Redaktion gefahren. Die Sitzposition, von „sportlich“ mit schmalem Stummellenker, zu „aufrecht“ mit breitem Endurolenker, war schon eine gewaltige Umstellung. Der hohe Schwerpunkt der Enduro macht das Gespann kippelig. So fand ich in der Alukiste, die gleichzeitig als Sitzkiste und Kofferraum dient, auch gleich zwei Wasserkanister mit je 20 Litern Wasserballast. Der Suzuki Motor ist im Gespannbetrieb selbst mit der belassenen Originalübersetzung eine Wucht.



Wenig Wetterschutz, aber dafür gute Turnmöglichkeiten bietet der Gelände-Seitenwagen auf der Basis des Velorex.

Der Velorex Beiwagen ist mit vier Punkten an die Enduro geschraubt. Auch hier liegen die Befestigungen an einem Hilfsrahmen. Im Bestreben, eben alles am Fahrzeug im Original zu belassen, wurden auch hier keine Verkleidungsteile zersägt, die Rahmenverbindung ist mit Klemmfäusten befestigt. Eine Strebe geht, wie bei Geländebeiwagen wegen der Stabilität unbedingt nötig, vom Rahmen direkt zur Schwingenaufnahme am Beiwagen. Die doppelte Aufgabe für den Fußbremshebel, neben der Scheibenbremse am Hinterrad mit einem Bowdenzug die Trommelbremse im Beiwagen ebenfalls zu steuern, ist für die hohen Pedalkräfte verantwortlich. Die Bremsleistung kann sich dafür sehen lassen.



Philosophien ausleben: Welche Einstellung ist die beste ?



Von unten kann kommen, was will

Ab auf die Schotterpiste. Der Wetterschutz eines Geländebeiwegens ist dürftig, der auf Velorex basierende Eigenbau-Beiwagen eignet sich gut für leicht Ausflüge ins Gelände. Dann sollte man aber den Ballast entfernen und statt dessen dem Passagier im Beiwagen lieber vor jeder Kurve ein Zeichen geben, in welche Richtung es nun geht. Dann entscheidet sich, ob „mit dem Hintern über den Boden schleifen“ angesagt, oder „über die Sitzbank legen und an der Soziesfußraste festhalten“ vonnöten ist. Hohe Lenkkräfte sind auch hier der Preis für das Belassen der Telegabel. die Gabel wurde mit einem MICRON Gabelstabi auf das harte Leben im Beiwagenbetrieb vorbereitet.



Hinter der als Sitz dienenden Kiste ist noch ein Tritt vorgesehen, auf dem der Passagier stehend mitfahren kann.

Mit Beifahrer ein echtes Spaßgerät für Gelände und für die Straße, ohne Beifahrer ist der Ballast im Beiwagen unbedingt erforderlich genauso wie eine behutsame Gangart.

Was kostet der Spaß? Die Umrüstung der DR BIG kostet inklusive Seitenwagen 7.600 DM, eine Schwinggabel schlägt nochmals mit 2.850 DM zu Buche. Wer lieber auf 15-Zoll-Rädern daherkommt, muß pro Rad noch mal 900 DM berappen. Den Geländeseitenwagen gibt es auch einzeln, um ihn an andere Fahrzeuge (z.B.

Gold Wing u.ä.) anzuschrauben. Das Turn- und Sportgerät kostet 2.900 DM.

Wem es dagegen die sportliche Skorpion angetan hat, den kostet der Umbau mit Lenkerverbreiterung und Speichenrädern, die wahlweise in 15 oder 17-Zoll zum Einsatz kommen können, inklusive des tiefergelegten Seitenwagens 9.000 DM. Die Schwinge macht nochmals 2.850 DM extra, wer den Seitenwagen allein erwerben will, muß 2.900 DM ausgeben.

Beide Versionen werden vom TÜV teilweise „wahlweise“ eingetragen, genauere Auskünfte dazu beim Hersteller in Roßtal.